

Tolletaten
Postboks 2103 Vika

0125 Oslo

PostNord AS
Postadresse: 3. Industrivei 25
N-0668 Oslo
Box: 6441, Etterstad
N-0605 Oslo

T +47 09300
F +47 2232 5922

Reg.No./VAT No.: NO 984 054 564
Hovedkontor: Oslo

Deres ref.: 22/32181

Vår ref.:

Dato: 2022-10-30

Høring – forslag om utfasing av dagens direktekjøringsordning og innføring av digital melde- og opplysningsplikt og forslag til enkelte mindre endringer.

Vi viser til høringssvar fra NHO LT og gir vår støtte til konklusjonene der. Vi vil kun kort gi noen spesifikke betraktninger på de konkrete spørsmålene under 1.3 i høringsnotatet.

Hvordan vurderes tidsplanen for utfasing av direktekjøringsordningen? Hvilke utfordringer og muligheter gir den? Dekkes behovet for unntaksordninger?

IT

Det er vanskelig å kommentere tidsplanen for utfasingen så lenge det er så mange elementer i planene som ikke er klargjort hvordan skal løses. Men hvis vi tar utgangspunkt i at hovedregelen er at alt gods skal klareres 2 timer før grensepassering fra sept/okt neste år, så vil dette være for kort frist for oss. Det er mye som må forandres på IT-siden (utover tollprogram) både internt i Postnord, og hos våre eksterne partnere.

Vi lever som de fleste andre i verden hvor IT resursene er knappe, og det er utfordrende å få dette prioritert så lenge vi ikke kjenner til den endelige planen. Dette gjelder spesielt hos våre eksterne partnere. Endringene vi må gjøre må inn i de forskjellige IT avdelingenes planlegging, og de planene går på kvartal eller halvårs basis.

Selv med en avklaring på alle spørsmål omtalt i NHOs høringsuttalelse, samt stilt i andre fora, vil en avklaring 01.01.23, føre til at vi tidligst kan starte opp IT prosjektet i løpet av Q2.

Bemanning

Direktekjøringsordningen har vært gunstig for bransjen i forhold til bemanning, arbeidstider og kvaliteten på arbeidet. Dette har også ført til at vi har håndtert svingninger i volumene på en effektiv måte med relativt få ansatte. Arbeidet har skjedd innenfor normal kontortid samt i hovedsak på hverdager.

Ved avviklingen vil vi både ansette flere og innføre skift- og helgearbeid. Vi håper i det lengste å unngå 24/7 bemanning, men behovet er ikke klart for oss enda.

Ufullstendig informasjon fra avsender

Selv om Postnord siden slutten av 90 tallet har hatt som krav at avsender skal avgi all tolldata elektronisk så er det dessverre slik at kvaliteten på disse dataene ikke alltid er like god. Vi retter opp før vi sender igjennom fortollingene, men dessverre vil feil kunne oppstå. Vi antar at det vil ha en oppdragene effekt på avsender hvis disse feilene fører til stopp av bilen på grensen.

Parkeringsmulighetene på Svinesund er begrenset og det vil medføre kapasitetsproblemer med å håndtere biler som har blitt stoppet. Med det store antall avsendere vil det potensielt føre til mange stopp i lang tid fremover. Vi mener at det må gis en mulighet til sende bilen videre fra grensen til terminal for lossing, samt åpne for retting av tolldokumenter i etterkant.

Innlegg på tollager som overgangsordning

I høringsnotatet på side 12 skriver dere:

I dag er tollagerregimet i hovedsak nærmest en ren registreringsordning for ufortollede varer med svært lite fysisk lagring av varer på tollager.

Videre på side 13:

Næringslivets behov i kombinasjon med bruken av direktekjøring har medført at de fleste tollagerholdere har begrensede lagringsmuligheter for ufortollede varer.

Det fremstår på bakgrunn av dette som noe pussig at Tollvesenet presenterer innlegg på tollager som en overgangsordning.

Det er få i bransjen som disponerer over fri tollagerkapasitet. For Postnords del stemmer det da vi har gjennomstrømningsterminaler og ikke (toll)lager. Investeringene vi må gjøre i lager, lagerstyringssystem og personal som kan lagerdrift (og ikke terminaldrift) vil langt overgå kostnadene ved å ha biler stående fast på grensen.

Da datakravene for innlegg på tollager nesten er identisk med en fullstendig deklarasjon, vil det medføre at Postnord ikke kommer til å benytte oss av ordningen i noen stor utstrekning. Vi ser strengt tatt ikke på dette som en overgangsordning.

Endringer som følge av digitalisering

Endringene vi må gjøre som følge av digitaliseringsprosjektet er tre-delt.

Som nevnt har vi endringer som må gjøres på IT siden. Når og hvordan våre partnere sender oss EDI må endres. Det er komplekse prosesser som må endres og vil medføre et stort arbeid.

Videre vil det medføre endringer i bemanning og arbeidstid.

Ett tredje moment er måten våre partnere produserer godset. I de tilfellene hvor andre enn Postnord skal fortolle godset vil vi måtte stoppe dette på avsender terminal, og sikre at det er lagt inn en fortolling før vi laster godset. (ankomstmeldinger)

Godset og tilhørende data oppstår gjerne i utlandet etter normale kontortider, og vi kan ikke risikere å ha stopp på våre biler pga at en mottaker ikke er tilgjengelig kl 2200 om kvelden.

Dette vil også kreve IT ressurser å utvikle. I ytterste konsekvens vil vi måtte nekte å ta i mot gods hvor andre enn Postnord gjør fortollingene. Vi håper selvfølgelig i det lengste å unngå dette.

Kostnadsdriverne

Som skissert under punktet «Bemanning» så vil vi både ansette flere og gå over til en skift ordning. Dette kan ikke skje uten at kostnadene øker. Vi ser også for oss at knapphet på folk med tollkunnskap og egnethet som følge av at mange speditører må oppbemanne samtidig vil føre til en generell lønnsøkning for denne gruppen. Disse økte kostnadene er vi nødt til å hente inn ved økte priser på tjenestene. Denne kostnadsøkningen er permanent, vi ser ikke for oss at behovet for den økte bemanningen vil reduseres i fremtiden.

IT kostnadene tilknyttet dette vil initialt være store, men det er en engangsinvestering og vi tror ikke at det vil medføre permanent høyere IT kostnader.

Tollvesenets rolle

Vi har også en bekymring for Tollvesenets rolle i dette, og om Tollvesenet fullt ut ser konsekvensene av endringene. Man kan jo hevde at på samme måte som direktekjøringen har vært gunstig for bransjen i forhold til bemanning så har den også vært det for Tollvesenet, for eksempel i forhold til dokumentkontroller. Tollvesenet må i en helt annen grad enn i dag være tilgjengelig 24/7, og sakene må behandles fortløpende og i ett annet tempo enn i dag.

Avslutning

Avslutningsvis vil vi understreke at Postnord både ser behovet til Tollvesenet for tidlig informasjon, og tror at på sikt vil dette fungere bra. Bekymringen er først og fremst at tidsperspektivet i forslaget er for kort, og at overgangsordningene er for dårlige.

Vi viser som sagt ellers til NHO LT svar i forhold til detaljer og utrullingsplan.

Oslo, 01.11.2022
for **PostNord AS**

Kenneth Hansen
Ass. direktør

Erling Thuland
Avd.leder